

****La gamme Tecnam LSA disponible en France sous PTF****

Bellegarde le 11 avril 2009

Tecnam annonce que ses appareils construits suivant la catégorie FAA « LSA », tels que le P2002 Sierra de Luxe, P92 Eaglet et P2004 Bravo de Luxe, et maintenant le nouvel appareil a fuselage en fibre carbon le P2008; peuvent circuler dans le ciel européen grâce à un laisser passer (PTF), renouvelable après 2 ans, en attendant la future réglementation ELA1.

La demande de ce laisser passer doit être faite dans le pays dans lequel l'appareil évoluera.



FAQ

Qu'est ce que le Permit to Fly (PTF)? Le PTF est un laisser passer que la législation EASA permet pour utiliser un aéronef sous ce régime de vol plutôt que sous les bases d'une certification de type. Dans ce cas, l'aéronef est utilisé sur la base nommée Flight Condition (FC). Elles ont été déplacées de l'autorité nationale à l'EASA depuis 2007.

Aujourd'hui, le PTF peut être utilisé lorsque l'appareil ne possède pas de certification de type (TC), tels que le vol ou l'entretien. Il y a 15 cas précis permettant l'émission de FC pour un PTF, et le cas qui correspond le mieux à Tecnam est la quinzième. « *Pour des activités de vol non commercial d'un appareil non classé comme complexe ou pour les appareils pour lesquels l'agence accepte qu'un certificat de navigabilité ou qu'un certificat de navigabilité restreint n'est pas approprié* ». Cela indique que pour les appareils Tecnam fabriqués et approuvés selon les standards ASTM LSA l'EASA accepte qu'à ce jour un TC ou un RTC n'est pas nécessaire.

Comment obtenir un PTF? Afin de voler sous le régime PTF, il est nécessaire de remplir un document publié par l'EASA afin d'obtenir l'acceptation des FC. Ce procédé est uniquement valide pour un numéro de série d'appareil. Pour les appareils suivants, une fois les FC validées, l'acceptation est une formalité.

Suivant la commission de réglementation (EC) N° 593/2007 du 31 May 2007, le montant des charges réclamées par l'EASA est un prix fixe de 675,-€ correspondant à 3 heures de travail. AU 1/6/2008, un seuil d'indexation a été instauré afin de compenser l'inflation procédé plus simple à mettre en pratique que de modifier la réglementation. Aujourd'hui un taux de 2,4% a été appliqué montant les frais de dossier à 691,20 €.

Tecnam fournira la documentation approuvée des FC pour tout appareil commandé sous le régime du PTF.

Demande de PTF / Immatriculation: l'immatriculation et l'émission du PTF est faite par l'administration du pays dans lequel l'appareil sera immatriculé.

Ceci ce fait en utilisant le Form21, et est à la charge du propriétaire de l'appareil aidé dans notre cas par notre importateur. Tecnam fournira un document pré-rempli de cette demande.

- Le document FC est émis par l'EASA
- En approuvant les FC, l'EASA confirme que l'appareil est conforme à une utilisation sûre et autorise l'appareil à circuler dans tous les états membres de l'EASA.
- Lorsque un document approuvés des FC existe, l'autorité nationale doit immatriculer l'appareil et lui délivrer un laisser passer, puisque l'agence à autorisé cet appareil. Il est possible que l'administration puisse demander une inspection de l'appareil afin de vérifier qu'il correspond aux FC approuvées.
- Il est théoriquement possible que l'administration estime que les FC approuvées ne soient pas adéquates. Dans ce cas, leur seul recours légal est d'en référer auprès de l'EASA, Ensuite, c'est à l'EASA de confirmer sa position. C'est pour cette raison que la première demande sera plus longue afin que l'EASA valide la documentation et les procédés de production, et ainsi sa position.



Y a t'il des restrictions? Le FC implique que des restrictions à l'utilisation sont à prendre en considération.

- Utilisation non commerciale : l'utilisation en usage non commercial fait parti des FC.
- Licence : le niveau de licence requis est supérieur à celui offert par la licence ULM par rapport à une masse max de 600kg. Une licence PPL est requise.
- Entretien : L'entretien de tous les appareils volant sous PTF doit être faite en rapport avec certaines bases de la part M. Il n'est pas possible comme dans l'ULM de faire l'entretien soit même.

Concernant les avions Tecnam; cela implique :

- L'avion à les mêmes restrictions qu'un appareil LSA en dehors des Etats Unis. (-12° volets et une vitesse maxi Vh de 120 Kts)
- Les vols commerciaux ne sont pas possibles.
- L'utilisation en aéroclub et école de pilotage est par contre autorisée
- La formation en club est possible seuls les vols d'entrainement en solo sont interdits.
- Vol en conditions VMC de jour.
- Survol de zone à forte densité de population à une altitude minimum de 2000ft
- Parachute intégral obligatoire.

Validité

- Validité 2 ans
- Renouvellement possible si l'EASA n'a pas publié la classe ELA1.





Les appareils *Tecnam* classés dans la gamme LSA, bénéficient tous de l'expertise de Tecnam dans la réalisation d'appareils au comportement en vol irréprochable, d'une qualité de fabrication premium et sont pour la plupart dérivés de modèles certifiés JAR-VLA pour un maximum de sécurité.

Ainsi, pour un aéroclub ou des pilotes privés, il est possible de voler dans un appareil *Tecnam* biplace à ailes hautes ou à ailes basses, en toute dans un confort digne de la classe supérieure, pour un coût horaire encore plus faible qu'un modèle certifié en s'affranchissant des restrictions de masse qui sont pénalisantes dans la catégorie ULM.

Pour plus d'information, contactez-nous info@tecnam.fr ou sur le salon EurAvia.

Tecnam

Quality Aircrafts since 1948